



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Telefon 0341-22 54 03 13, Fax 22 54 03 14, www.adfc-leipzig.de

ADFC Leipzig e.V.
Grünwaldstraße 19
04103 Leipzig

Stadt Leipzig
Dezernat VI

17. April 2003

Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum Leipzig

Stellungnahme zum Entwurf mit Stand 15.01.2003

1. Verbände-Beteiligung

Im Entwurf sind dazu Ziele formuliert, denen nur voll zugestimmt werden kann. Auf S. 4, unten heißt es z. B.: *Information und Beteiligung vermindern Konflikte und erleichtern Konsenslösungen, die mit Zeit und Geduld ausgehandelt werden müssen.*“ Und auf S. 74: „... strebt die Stadt eine bürgerfreundliche Prozessgestaltung durch frühzeitige Beteiligung und zeitnahe Rückkopplung von Anregungen an. Sie sieht es als große Chance an, die Vielzahl interessierter Partner durch gründliche Information und Möglichkeiten der Kommunikation und des Austauschs einzubinden.“ Auf S. 75 steht sogar: „Grundsätzlich soll geprüft werden, ob mit der Einrichtung eines ständigen Verkehrsbeirates dieser gesamte Prozess noch offener und effektiver geführt werden kann.“ Ein solches Forum würden die im Verkehrsbereich aktiven Umweltvereine sehr begrüßen. Ist doch nach dem Ende der Möglichkeit zur Meinungsäußerung im damaligen zeitweiligen Verkehrsausschuss der Dialog zwischen der politischen Ebene in unserer Stadt und den Verbänden weitestgehend zusammen gebrochen

Die jetzige Praxis der Beteiligung sieht jedenfalls ganz anders aus als im STEP-Entwurf skizziert: Dass ein Entwurf existiert, erfuhren die im Verkehrsbereich tätigen Umweltvereine erstmals (und das auch nur inoffiziell!) auf dem Treff des „forum urban mobil“ am 24. Februar. Nach umgehendem Protestschreiben des ADFC an das Amt für Verkehrsplanung (und mehreren Nachfragen) gingen schließlich am 12. März ein Exemplar beim ADFC (mit Bitte um Stellungnahme bis 14. März!) und ein Weiteres am 24. März beim VCD ein.

Wegen dieser eigenartigen Form der Verbände-Beteiligung haben wir uns mit eMail vom 17. März an alle Stadtratsfraktionen mit der Bitte um Hilfe gewandt. Reagiert hat darauf, neben der Fraktion Bündnis 90, die SPD-Fraktion. Von Letzterer (nicht von

der Stadtverwaltung) wurden wir schließlich, mit eMail vom 25. März, informiert, dass die Verbände eine Stellungnahme bis 11. April an Dezernat VI abgeben könnten.

Bei solcher Verfahrensweise und derartiger Terminstellung ist es natürlich unmöglich, unter den ADFC-Aktiven und anderen an der Gestaltung des Stadtverkehrs Interessierten einen Diskussionsprozess zu organisieren und anschließend eine (dann auch fachlich fundierte) Stellungnahme abzugeben. Die Chance, möglichst viele LeipzigerInnen für das Thema zu interessieren und einzubinden bleibt weitgehend vertan. Auch nachdem auf dem Forum der Stadtverwaltung zum STEP am 3. April noch anderen Interessenten die Möglichkeit für eine kurzfristige Stellungnahme eingeräumt eine Terminverlängerung bis zum 17. April gegeben wurde.

Es drängen sich Fragen auf: Warum geschieht während 10 Jahren seit Verabschiedung der verkehrspolitischen Leitlinien für Leipzig nichts, um Verbände und BürgerInnen an einer Fortschreibung zu beteiligen? Und warum muss das jetzt plötzlich im Eiltempo geschehen? Warum soll der Diskussionsprozess erst nach der Verabschiedung des STEP einsetzen? Sind die oben zitierten Ziele vielleicht gar nicht so ernst gemeint?

2. Erfolgskontrolle

Sehr überrascht sind wir, dass im Rahmen der Aktualisierung der Leitlinien keine Bilanz gezogen wird, wie die Verwaltung die den Bereich Verkehr betreffenden oder tangierenden Vorgaben und Beschlüsse umgesetzt hat. Das betrifft u. a.:

- **Verkehrspolitische Leitlinien für Leipzig:** 10 Jahre nachdem sie damals, mit recht konkreten Zielstellungen, beschlossen worden sind, wäre es – unabhängig davon, ob jetzt eine aktuelle Fortschreibung politisch abgesegnet werden soll oder nicht – natürlich sowieso einmal an der Zeit, Bilanz zu ziehen. Daraus ließen sich dann viel klarer die aktuellen Notwendigkeiten für diverse Neuorientierungen begründen.
- **Klimabündnis der Europäischen Städte:** Im Beschlusstext heißt es beispielsweise: *„Mit dem Beitritt wird die Stadt Leipzig beauftragt, ein komplexes Maßnahmenprogramm zur Halbierung der CO₂-Emissionen der Stadt Leipzig bis zum Jahr 2010 ... zu erarbeiten und der Stadtverordnetenversammlung vorzulegen. ... Innerhalb des Verkehrskonzeptes sind die vorgeschlagenen Maßnahmen hinsichtlich der Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastungen ... zu bewerten. Generell muss verhindert werden, dass durch den Ausbau des Straßennetzes mehr Individualverkehr erzeugt wird und riesige Pendlerströme in die Stadt hineinströmen.“* – Gelten diese Vorgaben noch?
- **Umweltqualitätsziele** und -standards für die Stadt Leipzig: Welche Aktualisierungen ergeben sich aus einer (Zwischen-)Bilanz über das Erreichen der Vorgaben von 1996?
- **Tempo 30** für alle Leipziger Wohngebiete: Beschlossen war, das bis 1996 abzuschließen! – Wie ist der tatsächliche Umsetzungs-Stand?

- Konzept zur **autoarmen Innenstadt**: Wie ist die dort gefasste Zielstellung zur schrittweisen Umsetzung erreicht? Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass inzwischen Autostellplätze überreichlich verfügbar sind und die Aufenthaltsqualität trotzdem immer noch in sehr erheblichem Maße durch trotz Verbot einfahrende Kfz und parkende gemindert ist.
- Leitlinien und Maßnahmen zur Sicherung und **Förderung des Fußgängerverkehrs** in Leipzig: Welche Erfolge gibt es z. B. beim gesetzten Zielwert von maximal 30 s Wartezeit sowie Sofortgrün an reinen Fußgängerampeln, bei der Sicherung der Benutzbarkeit der Gehwege, bei der Ausweitung autoarmer, verkehrsberuhigter Plätze und Straßenabschnitte? Was ist aus der avisierten Fußgänger-Verträglichkeitsprüfung geworden?
- **Fahrradparkersatzung**: Die Stadtverwaltung war beauftragt worden, 1993 (!) eine solche zur Beschlussfassung vorzulegen. – Warum ist dies nicht geschehen? Die weiterhin bestehende Notwendigkeit dafür kann seitens des ADFC im Einzelnen begründet werden!

3. Verkehr und öffentlicher Raum

- a) Sehr begrüßt wird, dass die Fortschreibung der verkehrspolitischen Leitlinien mit besonderer Akzentuierung jetzt auch als **Gestaltungsaufgabe für den öffentlichen Raum** aufgefasst wird. Bleibt zu hoffen, dass die im Kapitel 4 „Leitlinien zum öffentlichen Raum“ formulierten Gestaltungsansprüche tatsächlich einen hohen Stellenwert bei der Abwägung der vielfältigen konkurrierenden Nutzungsansprüche im Verwaltungshandeln bekommen.
- b) Vermisst wird, dass bei der Formulierung der stadträumlichen Funktionen (S. 50 ff) die **Flächenansprüche des stadtrträglichen Radverkehrs** mit keinem Wort erwähnt sind. So bleibt auch bei den Beispielquerschnitten für das Tangentenviereck zumeist offen, wo der Platz für den Radverkehr eingeplant werden soll – auf der Fahrbahn oder im Seitenbereich?
- c) Bei den Handlungsfeldern für den MIV steht auf S. 12, dass „... auf der Grundlage der einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen als Arbeitsgrundlage für die Verwaltung Ausbaustandards für Verkehrsanlagen zusammengestellt ...“ seien. Und weiter: „Grundsätzlich sind die darin festgelegten **unteren Regelwerte anzuwenden...**“ Eine solche Festlegung wird sehr begrüßt, eröffnet sie doch nicht nur Möglichkeiten zur Flächeneinsparung, sondern ist auch ein Beitrag in Richtung stadtrträglicher Kfz-Fahrgeschwindigkeiten.

Aus den Beispielquerschnitten für das Tangentenviereck (S. 52) ergibt sich die Breite einer Kfz-Fahrspur aber zumeist mit 3,25 m, nur teilweise mit 3,00 m. Gemäß der bundesweit verbindlichen Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen – EAHV 93 sind 3,25 m als Standard- (nicht als Mindest-)Wert nur bei hohem Bus- und Schwerverkehr anzusetzen. Bei mittlerem Anteil des Schwerverkehrs genügen (immer den Fall einer erheblich eingeschränkten Flächenverfügbarkeit angesetzt) 3,00 m. Bei geringem Bus- und Schwerverkehr liegt der Standardwert sogar bei nur 2,75 m.

- d) Auf S. 64 unten wird die Möglichkeit der Ausweisung von „Straßenbahnstraßen“ genannt. In der modernen Fachterminologie werden diese allgemein als „**Umweltstraßen**“ bezeichnet, weil dort nicht nur die Straßenbahn, sondern generell die Verkehrsmittel des ökologischen Verbundes priorisiert werden sollen. In solchen Straßen hat die Aufenthaltsfunktion – und damit der Fußverkehr – einen besonders großen Stellenwert haben. Und auch der Radverkehr hat in diesen Straßen, die laut Flächennutzungsplan ja zumeist als Nahversorgungszentren ausgewiesen sind, zahlreiche Ziele. In solchen Umweltstraßen sollen und können hohe Anforderungen an die Sicherheit und den Komfort des Radverkehrs realisiert werden.

4. Rangfolge der Verkehrsarten

In den verkehrspolitischen Leitlinien von 1992 war formuliert: *„Hauptanliegen ist eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung mit Akzentuierung der Priorität des ÖPNV, des Fußgänger- und Radverkehrs als ‚Stadt der kurzen Wege‘ ...“* Im vorliegenden Entwurf ist diese Rangfolge auf eine einzige Aussage reduziert: *„Die stadtverträglichen und umweltfreundlichen Verkehrsarten sind besonders zu fördern...“* (S. 4 oben). Im Inhaltsverzeichnis ist die Rangfolge sogar umgekehrt – und entsprechend ist die Wertigkeit der verschiedenen Verkehrsträger dargestellt. Dies ist weder vereinbar mit den allgemein anerkannten Erkenntnissen der Verkehrswissenschaft zu den Erfordernissen einer zukunftsfähigen, am Prinzip der Nachhaltigkeit orientierten Gestaltung des Stadtverkehrs noch mit den sich aus den Klimaschutzziele ergebenden Erfordernissen – unsere Stadt ist seit 10 Jahren Mitglied im „Klimabündnis der Europäischen Städte mit den Indianervölkern Amazoniens zum Erhalt der Erdatmosphäre“! Uns macht betroffen, dass diese Rahmenbedingung für die Verkehrspolitik und -planung für unsere Stadt im Entwurf nicht einmal genannt ist, geschweige denn daraus konkrete Erfordernisse abgeleitet werden!

5. Zuwachsprognose für den Autoverkehr

Auf S. 5 steht, *„... dass sich die „Verkehrsarbeit“ pro Person ... in der Region bis 2015 voraussichtlich nochmals um etwa 10 % erhöhen wird.“* Und auf S. 71, dass *„... sowohl die Anzahl der Fahrten insgesamt als auch die mittleren Reiseweiten weiter ansteigen, so dass das Gesamtvolumen des Kfz-Verkehrs in der Stadt bis 2015 nochmals um 10 – 15 % zunimmt.“* Diese Prognosen müssen, da nicht weiter unter setzt, hinterfragt werden, zumal im Abschnitt „Fortschreibung“ (S. 75) die Notwendigkeit der Entwicklung von *„Strategien für einen gezielten und politisch bewussten Umgang mit den Problemen und den Chancen eines weiteren Schrumpfungsprozesses“* hervorgehoben wird – also:

- Wie wahrscheinlich ist eine Zunahme des Autoverkehrs tatsächlich in Relation zum aktuellen Einwohnerschwund und zu den offiziellen Prognosen über die Einwohnerentwicklung?

- Wie passt der erwartete deutliche Zuwachs mit der aus der Tabelle auf S.79 unten für die Auequerung augenscheinlichen Abnahme des Kfz-Aufkommens zusammen?
- Wie soll das zusammenpassen mit den Zielvorstellungen zum Modalsplit (Tabelle auf S. 77 oben), nach denen der Anteil des MIV von 38 % (= 1998) über 35 % (= 2006) auf 32 % (= 2015) abnehmen soll?

Wenn sich die o. g. Prognosen zum Modalsplit aber tatsächlich als sehr wahrscheinlich erweisen sollten, müssen natürlich Strategien und Maßnahmen entwickelt werden, mit denen dieser befürchtete Zuwachs und die damit verbundene zusätzliche Beeinträchtigung der städtischen Umwelt- und Lebensqualität verhindert wird. Ein am angenommenen Bedarf orientierter Straßenaus- und -neubau wird diese Probleme ganz sicher nicht lösen – im Gegenteil: Ausweitungen des Angebots für eine Verkehrsart schmälern die Wettbewerbsfähigkeit der anderen. Das ist eine unter modernen Verkehrswissenschaftlern schon lange unstrittige Erkenntnis. Von Manchen wird leider immer wieder verdrängt: Die Auswirkungen des Autoverkehrs sind – nach wie vor, auch in Leipzig – das kommunale Umweltproblem Nr. 1 und insoweit natürlich auch ein gewichtiger „weicher“ Standortfaktor!

6. Verkehrsanteil des Radverkehrs

Für den Radverkehr werden in diesem Entwurf 15 % für 2006 und 17 % für 2015 angestrebt. Bei dem im vergangenen Jahr beschlossenen neuen Radverkehrskonzept lautet die mittel- und langfristige Zielstellung bis zu 20 %. Schon dort war – unverständlicherweise – nicht weiter begründet worden, warum die Prognosezahlen aus dem zugehörigen Experten-Gutachten (mittelfristig 20 %, langfristig 25 – 30 %) zurück genommen worden waren. Dabei ist der Ansatz im Gutachten durchaus realistisch, da in Leipzig günstige Ausgangsbedingungen existieren. Derartige Prognosezahlen für städtische Ballungsräume stehen übrigens auch im „Bericht der Bundesregierung über die Situation des Radverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland“.

Mit der – aus unserer Sicht – viel zu bescheidenen Zielstellung des STEP-Entwurfs für den Zuwachs im Radverkehr wird eine große Chance vertan – bei der Stärkung eines sehr gewichtigen „weichen“ Standortfaktors ebenso wie beim effizienten Einsatz der immer geringer werdenden Finanzmittel.

Solche Großstädte, wie beispielsweise Freiburg (mit einem Radverkehrsanteil von deutlich über 20 %) oder Münster (mit sogar mehr als 30 %) sind deutschlandweit bekannt für ihre hohe Lebensqualität. Und daran hat der überdurchschnittlich große Anteil des Radverkehrs an den Wegen in diesen Städten einen wesentlichen Anteil. Zumindest unter den entsprechenden Experten ist ein hoher Radverkehrsanteil inzwischen ein Synonym für die urbane Lebensqualität einer Kommune. **„Leipziger Freiheit – ‚erfahrbar‘ in der fahrradfreundlichsten Großstadt Ostdeutschlands“** – so oder ähnlich könnte beispielsweise eine der Werbebotschaften unserer Stadt lauten. Das würde nicht nur nach außen, sondern auch nach innen, bedeutsame Werbeeffekte bringen.

Zu dem extrem günstigen Kosten/Nutzen-Verhältnis bei Investitionen in die Radverkehrs-Infrastruktur siehe unter Punkt 8!

7. Finanzierung für den Radverkehr

In den Verkehrspolitischen Leitlinien für Leipzig war festgelegt worden, dass mindestens 7 % der Straßenbaumittel für Radverkehrsförderung einzusetzen sind. Im Entwurf gibt es dazu und zu den jetzt geplanten Finanzmitteln keine Aussagen. Für den MIV wird aber auf S. 13 eine Größenordnung von 25 Mio €/Jahr genannt. Entsprechende Vorgaben müssen natürlich auch für alle anderen Verkehrsarten genannt werden. Ansonsten bleibt es verschwommen, ob und wie die Zielvorstellungen erreicht werden können. Beim Radverkehr muss natürlich das extrem günstige Kosten/Nutzen-Verhältnis beachtet werden – siehe nächster Punkt!

8. Prioritäten bei knappen Kassen

Im Vorwort, S. 1, steht als 3. Schwerpunkt: *„Prioritäten setzen: Knappe Finanzmittel zwingen mehr denn je dazu ... Prioritäten zu setzen.“* Verwiesen wird dann aber ausschließlich auf *„Vorhaben im Straßen- und Brückenbau sowie im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs“*. Nicht berücksichtigt wird, dass Maßnahmen ‚pro Rad‘ extrem kostengünstig sind und Radverkehrsförderung deshalb gerade bei knappen Kassen „ein Muss“ ist. Im „Ersten Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland“, Bonn 1999, heißt es dazu: *„Die Investitionskosten für Radverkehrsanlagen liegen – örtlich variierend – nach Schätzungen bei 10 – 20 % der Kosten für gleich lange Kfz- bzw. ÖV-Verkehrsanlagen. Auch ihre Betriebskosten sind günstiger.“* – Diese Fakten müssen im STEP genannt und in den Zielstellungen ihren Niederschlag finden, damit sie endlich auch bei Entscheidungen über Infrastruktur-Maßnahmen durch Politik und Verwaltung relevant werden!

9. Standortqualitäten

Dazu heißt es bei den allgemeinen Planungsgrundsätzen auf S. 3: *„Nicht zuletzt ist auch das Image der Stadt, das in erheblichem Maße durch ihre öffentlichen Räume geprägt wird, ein wesentlicher Standortfaktor.“* Dass die **Wohnumfeld- und die Umweltqualität** zu den zumindest gleich wichtigen „weichen“ Standortfaktoren zählen, deren Bedeutung ständig wächst, wird nirgends im Konzept erwähnt. Ein hoher Radverkehrsanteil ist natürlich ebenfalls ein gewichtiger positiver Standortfaktor, der leider im STEP-Entwurf auch nicht einmal erwähnt ist – siehe dazu Punkt 6 dieser Stellungnahme!

Gerade auch im Hinblick auf den Standortfaktor ‚urbane Umweltqualität‘ ist es für uns unakzeptabel, dass angesichts der geradezu dramatischen **Lärmprobleme** an den meisten Hauptverkehrsstraßen (S. 71) in unserer Stadt keine Zielstellungen für eine aktive Lärminderungsplanung genannt werden – das, obwohl die Kommune dazu gesetzlich verpflichtet ist! Und warum wird die neue Umgebungslärm-Richtlinie der EU nicht erwähnt, nach der z. B. für Ballungsräume mit mehr als 250.00 Einwohnern

spätestens bis 2007 Lärmkarten erstellt und bis 2008 Aktionspläne zur Lärmminde-
rung ausgearbeitet sein müssen?

10. Wirtschaftsverkehr

Im Entwurf wird der Straßengüterverkehr auf S. 28 als „*einer der wichtigsten Verursacher von Gesundheitsgefährdungen und Umweltbelastungen in der Stadt*“ benannt und auf S. 27 eine „*stadtverträgliche Abwicklung des Lkw-Verkehrs*“ angestrebt. Ganz im Kontrast dazu soll der „*besonderen Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs ... durch Einzelmaßnahmen Rechnung getragen werden, die diesem bei Konflikten um nur begrenzt verfügbare Verkehrsflächen Vorrang einräumen.*“ (S. 29 unten). Beim Wort genommen bedeutet dies eine Umkehr der bisher gültigen Rangfolge der Verkehrsarten. Das kann in keinem Fall akzeptiert werden, wenn das Prinzip der stadt- und umweltverträglichen Verkehrsgestaltung für unsere Stadt gültig bleiben soll.

Dieser Forderung entsprechend muss beim Lkw-Vorzugsnetz (S. 30) die jetzige Rang- und Reihenfolge, d. h. „*die möglichst reibungslose und zügige Abwicklung des Lkw-Verkehrs, aber auch die Verminderung der Belastung von Wohngebieten, Zentrumsanlagen und störungsempfindlichen Infrastrukturstandorten...*“ umgekehrt werden.

11. Bike+Ride

Die Stadtverwaltung war bisher gut beraten, für Park+Ride-Anlagen vergleichsweise wenig Planungen und Finanzen zu investieren. Bei der Abschätzung des möglichen Entlastungseffektes innerhalb des Tangentenvierecks, wo ja die Probleme durch massiven Kfz-Verkehr am massivsten sind, genügt allein schon ein Vergleich der angedachten P+R-Stellplatz-Zahlen mit der (6-stelligen!) Zahl der jetzt täglich in das Tangentenviereck einfahrenden Kfz. Dabei müssen auch die enormen Herstellungskosten und die zumeist gravierenden Umwelt-Beeinträchtigungen, die mit dem Bau solcher Parkplätze verbunden sind, gebührend gewürdigt werden.

Kosten und Nutzen für Bike+Ride stellen sich natürlich völlig anders dar. In den Leitlinien muss dieses Potenzial und die entsprechende Zielstellung viel deutlicher herausgestellt werden. Nicht ganz klar ist, warum B+R der „*kleinräumlichen Erschließung der Einzugsgebiete der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs*“ zugeordnet wird, denn für Radverkehr wird allgemein ein mittlerer Einzugsbereich von um die 2 km angesetzt.

12. Entlastungspotenziale durch Radverkehr

Zu unserer großen Enttäuschung sind die Beiträge des Radverkehrs zur Entlastung des Straßennetzes völlig unzureichend dargestellt:

- a) Beim Konzept für ein **integriertes Verkehrsnetz** (S. 22) heißt es nur, dass *„jede Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes auch zu einer Entlastung des Straßennetzes“* führt.
- b) Beim **Personen-Wirtschaftsverkehr** „in Ausübung des Berufes“ (S. 28) werden die Potenzen des Radverkehrs auch komplett ausgeblendet, es heißt nur: *„Teile dieses Verkehrsaufkommens können prinzipiell auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden.“* – Nicht nur in der Leipziger Stadtverwaltung gibt es schon zahlreiche Diensträder, die sich einer teilweise bereits sehr regen Nutzung erfreuen! Postboten verschiedenster Dienstleister auf Rädern und Fahrradkuriere sind fester Bestand im Stadtbild. Und auch der Lastentransport auf Rädern beginnt sich allmählich in Leipzig zu entwickeln.
- c) Hinsichtlich der **Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten** (S. 29) steht ebenfalls nur: *„Auch die geplanten Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs werden dem übrigen Wirtschaftsverkehr zugute kommen, indem sie das Straßennetz entlasten...“*
- d) Im Abschnitt 5.1.2 – Entlastungspotentiale auf S. 70 wird hinsichtlich der Nutzung der zu erwartenden Entlastungseffekte in der **Georg-Schumann-Straße** nur die *„Aufhebung von Parkverboten am Straßenrand“* erwähnt. Dabei ist allgemein bekannt und unstrittig, dass diese für den Radverkehr sehr wichtige Relation (schnellste Verbindung Innenstadt – Wahren, zahlreiche Ziele) nach dem Umbau noch immer eine „Radfahr-Verhinderungsstrecke“ geblieben ist und nach Aufhebung der Bundesstraßenfunktion Maßnahmen ‚pro Rad‘ oberste Priorität haben müssen. Nicht akzeptiert werden kann auch, dass bei den Planungen für den Mittleren Ring bei den sich aus den Entlastungs-Potentialen für die Georg-Schumann-Straße ergebenden Umgestaltungs-Möglichkeiten auch nur die *„Beschleunigung der Straßenbahn“* genannt ist.

13. Rechenbeispiel

Unter modernen Verkehrsplanern ist es unstrittig, dass, besonders in städtischen Ballungsgebieten, durch zielgerichtete Radverkehrsförderung immense Entlastungspotentiale für das Hauptstraßennetz erreicht werden können. Der erreichte hohe Radverkehrsanteil ist für das „Funktionieren“ unserer Stadt inzwischen sogar bereits unverzichtbar. – Dazu nur ein Rechenbeispiel: In Leipzig werden täglich 580.000 Fahrten mit dem Auto und 215.000 mit dem Rad zurückgelegt (Quelle: SrV-Daten des AfV für 1998). Man stelle sich vor: Nur die Hälfte derer, die jetzt das Rad für die Erledigung ihrer Wege benutzen, steigt – wegen widriger Radfahr-Bedingungen – aufs Auto um. Dann würde der Autoverkehr in der Stadt um etwa 20 % zunehmen. Die Folge: In der Stadt würde sich – zumindest in den „Verkehrsspitzen“ – wohl kaum noch ein Rad drehen; auch der Wirtschaftsverkehr stünde permanent im Stau. – Radverkehrsförderung ist Wirtschaftsförderung!

14. Aufgabenschwerpunkte

„Integration der Straßenbahn, Platzgestaltung, Raumbildung, Straßenbäume, Platz auf Gehwegen“ – das alles ist in Abschnitt 4.9 (S. 67 + 68) als städtebaulicher Handlungsbedarf benannt. Die Integration der Flächenansprüche von Rad fahrenden sind nicht als einer der Schwerpunkte benannt – warum?

Im Abschnitt 5.1.1 – Veränderungen der Verkehrsgunst (S. 69) wird, eigenartigerweise, auch nur die veränderte Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder für den Kfz-Verkehr beschrieben. Wichtig sind solche Analysen und die Ableitung erforderlicher Maßnahmen natürlich auch für den Radverkehr.

15. „Schlechte“ Radwege

Auf S. 72 unten steht: „Viele ältere Radwege haben noch einen unzureichenden Standard.“ Ausgeblendet ist dabei die Tatsache, dass der Gesetzgeber schon 1997 die Benutzung solcher Radwege neu geregelt hat: Wenn sie nicht auf einen genau definierten (recht hohen) Qualitätszustand gebracht werden können, sind sie zu entschuldern und dürfen damit zwar noch nach wie vor befahren werden, müssen aber – beispielsweise von Fahrradkurieren – nicht mehr benutzt werden. – Unsere Forderung: Klare Aussage, bis wann diese Vorgaben der „Radlernovelle“ der StVO umgesetzt werden sollen.

16. Leipziger Richtlinie zum Radverkehr

Der Entwurf für die auf S. 36 genannte „Richtlinie zum Entwurf und Bau von Radverkehrsanlagen“ geht auf eine Anregung des ADFC zurück und liegt bereits seit über 5 Jahren vor, ohne dass er bisher als Handlungsleitfaden für die Verwaltung verabschiedet worden wäre. Dadurch kommt es leider immer wieder vor, dass von der städtischen AG Rad favorisierte Detaillösungen im weiteren Verfahren nicht übernommen werden und dann, wenn sie praktisch „erfahrbar“ sind, von der Radfahrerlobby kritisiert werden. Die Textformulierung sollte also ergänzt werden um die Inkraftsetzung dieser internen Richtlinie.

17. Promenadenring

Zentrale Bedeutung für die Attraktivität und Funktionsfähigkeit des Stadtzentrums hat die Reurbanisierung des Promenadenringes, der an vielen Stellen – noch immer – eine massive, unwirtliche und unfallträchtige Barriere darstellt. Ein großzügiges Konzept mit Baumreihen und Bürgersteigen (als Promenade!) sowie durchgängigen Radverkehrsanlagen für den Zweirichtungsverkehr und die schon mehrfach diskutierte Einordnung der Straßenbahn in Seitenlage (auf Rasengleis!) können zur optischen Überwindung der Barriere beitragen.

In diesem Zusammenhang erneuern wir auch unsere langjährige Forderung zur Aufhebung der Mindestgeschwindigkeit von 40 km/h – eine Anordnung die sich allein schon aus der überdurchschnittlichen Unfalldichte auf dem Promenadenring verbietet und im Übrigen gemäß Verwaltungsvorschrift zur StVO – aus nahe liegenden Gründen – innerorts auch gar nicht angewandt werden sollte.

Dringend nötig ist auch, nachdem hier bereits mehrere Jahre „Funkstille“ war, die Verbesserung der Querungsbedingungen verstärkt zu betreiben und jetzt nicht nur auf den Bereich des Goerdelerringes zu beschränken. Speziell für den Radverkehr gibt es Handlungsbedarf an der Lührstraße, am Hauptbahnhof, der Goldschmidtstraße, dem Peterssteinweg, der Rudolphstraße und der Otto-Schill-Straße.

18. Stadtzentrum

Falschparker und der geradezu unendliche Parkplatz-Suchverkehr Ortsunkundiger gehören zu den größten Störfaktoren. Sie vermindern extrem die Attraktivität der Innenstadt als öffentlicher Raum. Und sie gefährden teilweise durch ihr Verhalten auch die nichtmotorisierten Innenstadtbesucher. Solche mit Kindern beklagen sich immer wieder, dass sie in der Innenstadt ihre Kinder nicht frei herum laufen lassen können. Für Radfahrer ausgesprochen sicherheitsrelevant ist beispielsweise das fast ständige beidseitige Parken auf dem Oberen Martin-Luther-Ring. Deshalb muss die Umsetzung des Konzeptes zur autoarmen Innenstadt (siehe Punkt 2) endlich konsequent umgesetzt werden.

Um das Konfliktpotential zwischen Fußgängern und Radfahrern so gering wie möglich zu halten, sollte möglichst rasch der innere Fahrradstraßenring in der City eingerichtet werden. Damit kann dem erheblichen Radfahr-Durchgangsverkehr eine attraktive Alternative zum Durchfahren der Fußgängerzonen angeboten werden.

19. Rückbau entlasteter Straßen

Bei den Leitlinien für den MIV heißt es auf S. 10: *„Mit jedem Straßenausbau bzw. Neubau sind die dadurch erreichbaren Entlastungseffekte nachzuweisen.“* Das ist entschieden zu wenig, denn schon die erwünschte Kfz-Entlastung tritt vielfach überhaupt erst dann ein, wenn der „Durchfahrwiderstand“ für den Kfz-Durchgangsverkehr ganz gezielt erhöht wird und wenn gleichzeitig die vielfältigen Möglichkeiten zur Aufwertung des Straßenraumes durch angepasste Gestaltung genutzt werden.

Trauriger Beleg für dieses Erfordernis ist die Ortsdurchfahrt der Riesaer Straße in Sommerfeld. Dort ist die Kfz-Belastung seit der Verkehrsfreigabe der B 6 neu, zumindest im Vergleich mit den möglichen Entlastungseffekten, enttäuschend gering geblieben. Die Ortsdurchfahrt ist eine sehr wirksame „Radfahr-Verhinderungsstrecke“ geblieben, weil dort bis heute nicht einmal die (ganz exzellenten!) Möglichkeiten für Radfahr-Markierungen genutzt worden sind. Von den Erfordernissen für eine anspruchsvolle Straßenraumgestaltung oder der Einordnung von Querungshilfen, damit dort auch ein höherer Durchfahrwiderstand erreicht wird, ganz zu schweigen...

Solche Dinge werden erst dann zum selbstverständlichen Handlungs-Repertoire beim Straßenaus- und -neubau werden, wenn im Verkehrskonzept auch die gleichzeitige Umgestaltung der zu entlastenden Straßen festgeschrieben wird. Es ist bekannt, dass die Förderfähigkeit solcher Maßnahmen Probleme bringt. Gleichwohl ist dies unverzichtbar, wenn die in den Leitlinien zum öffentlichen Raum formulierten Ansprüche nicht nur auf dem Papier stehen sollen.

20. Was ist Individualverkehr?

Immer wieder gibt es im Entwurf fachlich unsaubere Formulierungen dahingehend, dass „Individualverkehr“ oder ganz allgemein „Verkehr“ geschrieben steht, tatsächlich aber nur der „motorisierte Individualverkehr“ bzw. der „motorisierte Verkehr“ gemeint sein kann:

- a) S. 1, 1. Absatz: *„... die schrittweise Verlagerung der Ströme des Individualverkehrs von den Radialstraßen auf Ringe und Tangenten.“*
- b) S 25, 2. Absatz: *„... Verlagerungspotential vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel...“*
- c) S. 46, 7. Absatz: *„Die geplante Verlagerung von Individualverkehr auf Ringverbindungen...“*
- d) S. 69, 4. Absatz: *„Im Hinblick auf den Individualverkehr wird sich...“*
- e) Besonders irreführend die Legende zur Karte auf S. 70a: Dort ist (2 x) von der Aufwertung der verkehrlichen Lagegunst für den „Individualverkehr“ die Rede.
- f) S. 71, Abschnitt Verkehr und Umwelt, 1. Absatz, 1. Satz: *Die Qualität der städtischen Umwelt wird durch Verkehr in vieler Hinsicht beeinträchtigt.“*
- g) Im Abschnitt Verkehr und Umwelt auf S. 71 müsste es richtig heißen: *Für die Abwicklung des motorisierten Verkehrs wird ein immer höherer Anteil der nicht erneuerbaren Energien in Anspruch genommen.“*

21. Olympia 1212

Nach der Entscheidung des NOK für Leipzig wird der STEP sicherlich aktualisiert werden. Bei den Planungen für ein solches Mega-Ereignis müssen Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit einen sehr hohen Stellenwert bekommen. Gerade in einer Olympiastadt der kurzen Wege kann der Radverkehr einen sehr beträchtlichen Anteil der erforderlichen Ortsveränderungen übernehmen. – Unsere Vision für eine konsequent umweltschonende Verkehrsabwicklung bei Olympischen Spielen in Leipzig sieht nach ersten Überlegungen wie folgt aus:

Alle Gäste aus Deutschland und unseren osteuropäischen Nachbarländern reisen nicht mit Flugzeug oder Auto, sondern mit der Bahn an und bringen möglichst ihr eigenes Fahrrad mit. Dann können sämtliche Ortsveränderungen dieser Besucher mit dem „Ökologischen Verbund“ aus Fuß-, Rad- und Öffentlichem Verkehr bewältigt werden: Ein Teil dieser Gäste benutzt Bahn, Bus und die eigenen Füße. Der andere Teil legt fast alle Wege mit dem Fahrrad zurück.

Eine solche umweltschonend konzipierte Verkehrsabwicklung kann wesentlicher Bestandteil des Umweltkonzeptes für diese Massenveranstaltung sein. Daraus resultierende Verbesserungs-Maßnahmen für den „Ökologischen Verbund“ sind –

ganz im Sinne der Nachhaltigkeit – gleichzeitig ein Beitrag zur stadt- und umweltverträglichen Verkehrsgestaltung in Leipzig.

So ein Ansatz hat Konsequenzen. Hinsichtlich des Radverkehrs wären u. a. folgende Dinge zu tun:

- **Werbung**

Sehr zielgerichtet muss, bereits weit im Vorfeld des Ereignisses, dafür geworben werden, das Fahrrad mitzubringen. Dies mit folgenden Botschaften:

- Die Entfernungen zwischen den Veranstaltungsorten in Leipzig (und das gilt teilweise auch für das Umland) liegen voll im bevorzugten Einsatzbereich des Fahrrads.
- Leipzig ist schon heute die fahrradfreundlichste ostdeutsche Großstadt.
- Die Fahrrad-Nutzung ermöglicht eine ungeahnte Flexibilität bei den nötigen Ortsveränderungen.
- Für die Fahrradmitnahme in der Bahn, für das Fahrradparken am Veranstaltungsort und im Quartier wird gesorgt.
- Das ist gleichzeitig ein Beitrag zur Gesundheitsvorsorge und zur Reduzierung der Umweltbelastungen.

- **An- und Abreise**

Die Bahn muss die nötige Anzahl Gepäckwagen und Schaffner für die Fahrradmitnahme bereitstellen.

- **Radfahrbedingungen**

Analyse der Schwachstellen auf den wichtigen Wegerelationen der Gäste. Ableitung entsprechender Verbesserungs-Maßnahmen wie z. B.

- Ausweisung von Fahrradstraßen in erheblichem Umfang, teilweise nur temporär
- Radfahrstreifen oder Schutzstreifen und markierte Führungshilfen über Knoten
- Verbesserung oder Aufhebung der Benutzungspflicht von „schlechten“ Radwegen
- Bau von Querungshilfen über stark belastete Straßen
- Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit und/oder Sperrung von Straßenabschnitten für den Kfz-Verkehr (außer Sonderfahrzeuge)

- **Radwegweisung**

Überprüfung der möglichen Nutzung der vorhandenen Wegweisung, evtl. mit Aufkleber – wie bei der Expo. Daneben natürlich Ausweisung neuer Radrouten zu den Olympia-Zielen. Diese möglichst nicht nur temporär – so wie das bereits beim Evangelischen Kirchentag erfolgreich praktiziert worden ist.

- **FahrRad Stadtplan**

Für Ortsfremde unverzichtbar. Zu überlegen ist, ob neben dem üblichen Besucher-Stadtplan ein spezieller für die mit Rad Anreisenden aufgelegt wird.

- **Fahrradparken**

- an allen Wettkampfstätten: Überprüfung des Bedarfs und Installation mobiler und/oder fester Fahrradparker für spätere Nachnutzung
- bewachte Fahrrad-Parkplätze: nicht nur an allen Wettkampfstätten, sondern auch an anderen Veranstaltungsorten mit großem Publikumszuspruch

- Komplettierung des Angebotes an „Leipziger Bügeln“ an verschiedensten anderen Zielpunkten des Radverkehrs
- in den Quartieren: Regelungen für gesicherte Unterstellung über Nacht
- **Fahrradverleih**
 - Der Bestand an ausleihbaren Rädern ist in Leipzig z. Z. sehr gering. Also müssen andere Quellen erschlossen werden: vielleicht die Diensträder in der Stadtverwaltung oder die Leihräder von Regio-Bike in Freyburg, in jedem Falle auch Call a Bike der DB.
 - Einweg-System mit Ausleihe an einem und Rückgabe an einem anderen Veranstaltungsort. Das wurde schon beim Evangelischen Kirchentag praktiziert und wird zurzeit von den LSB für den fahrradtouristischen Bereich in Leipzig aufgebaut. Das vor einiger Zeit in Leipzig geplant gewesene, inzwischen aber gescheiterte kostenlose Leihsystem „City-Bike“, das über Werbung an den Rädern finanziert werden sollte, wäre auf seine Einsatzmöglichkeit für dieses Mega-Ereignis zu überprüfen.
- **Reparaturservice**
 - Sonder-Öffnungszeiten der Fahrradhändler und Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstätten
 - Reparaturservice-Angebot während des Turnfestes an den Fahrrad-Parkplätzen
 - Einrichtung einer Hotline zur Anforderung eines mobilen Notdienstes

Ulrich Patzer
Vorsitzender